6-17-34

RELATORIO

DA DIRECTORIA DA

COMPANHIA PAULISTA

PARA A SESSÃO

DE

ASSEMBLÉA GERAL DE ACCIONISTAS

DE

28 DE FEVEREIRO DE 1878

S. PAULO
TYPOGRAPHIA DO «CORREIO PAULISTANO»
27—R. DA IMPERATRIZ—27
MDCCCLXXVIII

1878-79
REFCP

1

Senhores Accionistas:

A Directoria da Companhia Paulista, cumprindo o disposto no artigo trinta e dois dos Estatutos, vem apresentar contas e relatorio do semestre de Julho á Dezembro do anno proximo passado.

Trafego

No relatorio do Inspector Geral, annexo N.° 1, encontrareis o que ha a respeito deste assumpto.

Delle se deprehende o seguinte :

No dia 30 de Setembro proximo passado foram entregues ao trafego provisorio mais vinte e oito kilometros de estrada no ramal do Mogy-Guassú, funccionando assim elle hoje até o ponto denominado — *Estação do Leme.*

O numero de passageiros, que transitou na estrada, foi o seguinte :

De 1.ª classe . . .	9,984
De ida e volta . .	2,685
De 2.ª classe . . .	58,945
Total. . .	76,614

O movimento de mercadorias foi de :

Toneladas de importação . . .	12,897
» » exportação . . .	27,559
Total . . .	40,456

2

A receita foi de Rs. . . .	896:307$853
A despeza foi de Rs. . . .	279:686$240
O liquido foi de Rs.	616:621$613

A relação da receita com a despeza é, pois, de 31,20 %.

Addicionadas as verbas de receita e despeza do escriptorio central, é a renda liquida final de 605:638$944.

Movimento de acções

Durante o semestre, á que se refere este relatorio, houve o seguinte movimento de acções:

Por venda	3,382
Por herança . . .	2,045
Por caução	1,152
Somma.	6,579

Apesar do malevolo intento, que claramente se manifestou de solapar-se o credito da Companhia por occasião de determinar-se a fuzão das tres séries de interesses, que na mesma existiam, seus titulos se conservaram sem-

pre no pé de confiança, que em todo o tempo inspiraram.

Nunca deixaram elles de ser recebidos como titulos de boa caução para levantamento de emprestimos; e os que mais clamavam pelo imminente depreciamento dos mesmos, como consequencia da *fatal* medida da fuzão, eram os que menos queriam delles se desfazer, dando assim uma irrecusavel prova da sinceridade de suas crenças e clamores.

Emissão de acções

Ha, hoje, na Companhia uma emissão de 60,173 acções; estando nesse numero tambem comprehendidas as que foram dadas em pagamento de dividendos e de agio.

Eliminando as 542, que foram abonadas á accionistas, em pagamento do 5.º dividendo, e que, conforme a deliberação, tomada em assembléa geral de 20 de Fevereiro de 1876, são resgataveis ao par, fica sendo a emissão effectiva de 59,631 acções.

Resta, pois, fazer-se uma emissão de 15,369 acções para complemento do capital social, que é de quinze mil contos, divididos em setenta e cinco mil acções, conforme a ultima reforma dos Estatutos.

3

Dividendo

Está demonstrado no annexo N.° 2 o dividendo do semestre findo em 31 de Dezembro proximo passado.

A renda liquida, como fica dito, é de Rs. 605:638$944.

Dahi deduzindo:

1.°—a quantia, que se tem de dar á Provincia, em pagamento da divida por garantia de juros;

2.°—1 °/₀ do rendimento liquido do semestre para lhe dar a applicação determinada em assembléa do dia 24 de Setembro de 1877;

3.°—o juro da quantia em debito na Caixa Filial, como se fosse este debito — capital em acções — conforme determinação da mesma assembléa;

4.°—o fundo de reserva;

e, feitas as mais operações constantes do annexo N.° 2, resta, como liquido á distribuir-se em dividendos, a somma de Rs. 534.238$161.

Esta somma distribuida, faz uma partilha de Rs. 8$900 por acção, o que equivale á renda de 8,9 °/₀.

A' vós compete, na fórma do artigo 54 dos Estatutos, resolver sobre o pagamento deste dividendo que é o decimo setimo.

Fundo de reserva

O fundo de reserva consta hoje do seguinte :

554	acções declaradas no relatorio anterior no valor de	112:377$200
24	ditas adquiridas em pagamento do agio por occasião da fuzão. . .	4:800$000
6	ditas recebidas em pagamento do 8.º dividendo	1:202$000
72	ditas adquiridas no semestre pela	
——	applicação das quantias existen-	
656	tes no fundo de reserva. . . .	14:415$000
	Saldo em dinheiro que não chegou para uma acção	59$280
	Saldo do agio que não chegou para uma acção.	120$000
	Dividendo das acções supra mencionadas a 8$900 rs. por acção . .	5:838$400
	Quantia deduzida neste semestre para fundo de reserva	16:500$000
	Somma Rs.	155:311$880

Sendo :

Em 656 acções.	132:794$200
Em dinheiro. .	22:517$680
Somma.	155:311$880

4

Pagamento á Provincia

Pela condição 7.ª do contracto celebrado com o Governo da Provincia, em 12 de Junho de 1877, foi convencionado que o pagamento da divida da Companhia para com a Provincia, por garantia de juros, pagos durante a construcção, se realisará logo que os lucros liquidos excedam a 8 %

De conformidade com isso tem a Companhia de entregar á Provincia, por conta do semestre deste relatorio, a somma de Rs. 47:306$917.

Neste ponto cumpre assignalar já, que vieram as cifras demonstrar a sem razão dos ante-fuzionistas.

No empenho de desacreditarem a fuzão, atacaram-n'a por todos os lados; e, entre outras cousas, disseram, que, sendo ella prejudicial aos accionistas, tambem o era á Provincia, que nunca mais receberia, como antes, pagamentos semestraes por conta da divida de que era credora.

A estrada tem rendido mais de 10 %, diziam elles: agora não renderá nem seis, e ahi fica a Provincia indefinidamente a espera do *fallaz* excesso de 8 % com que *arteficiosamente* se lhe acenou.

Pois bem: — sob o regimen *fatal* da fuzão vae-se pagar á Provincia mais, muito mais, do que antes della jamais se pôde fazer.

Antes da fuzão os pagamentos que se realisaram são os seguintes:

1.º	semestre	de	1874	12:750$000
2.º	»	»	1874	9:612$074
1.º	»	»	1875	28:022$492
2.º	»	»	1875	10:587$062
1.º	»	»	1876	963$465
2.º	»	»	1876	3:040$248
1.º	»	»	1877	—nada—

Termo médio, o pagamento tem sido o de Rs. 8:139$330 por semestre.

Agora, sob o regimen *fatal* da fuzão, vae-se pagar quantia muito maior como a que fica declarada —47:306$917— !...

Está demonstrado que a Provincia não perdeo com a fuzão, como se apregoava.

E' bom accentuar estes factos para reduzir a seu verdadeiro valor os agourentos presagios, que fizeram contra a fuzão.

Chamada de capitaes

Para regularisar o estado das acções da Companhia, e subordinal-as ao regimen da fuzão, bem como para acudir as necessidades da estrada em construcção, esgotaram-se as chamadas sobre as acções, que, no systema da divisão de interesses, pertenciam ao ramal de *Mogy-Guassú*.

Foi feita a nona e ultima chamada sobre ellas, na razão de 15 %, cujo prazo findou a 15 de Setembro do anno proximo passado.

Contabilidade

A' 30 de Junho encerrou-se a escripturação da Companhia, feita sob o systema da divisão de interesses.

A' 1.º de Julho começou a escripturação sob o regimen da fuzão, e ella está em dia, como podeis vêr pelos annexos N.os 3 e 4.

Emprestimo

Em virtude das autorisações, constantes das actas das assembléas geraes de 21 de Maio de 1876 e 24 de Setembro de 1877, negociou a Directoria um emprestimo na Caixa Filial do Banco do Brazil, sita nesta Provincia, até o valor de mil contos de réis.

Abriu-se conta corrente com a dita Caixa, e o estado das transacções em 31 de Dezembro de 1877 era o de Rs. 436:266$490 em debito da Companhia.

O principal recurso creado para amortisação desta divida, e de outros compromissos, foi o da tabella addi-

cional de tres réis por kilo sobre alguns generos de exportação e importação, conforme o que se deliberou na referida sessão de 24 de Setembro de 1877.

No dia seguinte ao dessa reunião a Directoria pediu ao Governo da Provincia que autorisasse aquella medida; o que obtendo se, foi posta em vigor a tabella addicional á 8 de Outubro.

Rendeo esta arrecadação no periodo de 8 de Outubro á 31 de Dezembro Rs. 68:590$870.

Obras do prolongamento

Na linha de Campinas ao Rio-Claro restam obras insignificantes a fazer-se, como sejam — a collocação de portas, janellas, canos de chuva, e pintura na estação de passageiros denominada — *Cordeiro*.

Liquidadas ellas, o capital despendido deve ficar sensivelmente abaixo de cinco mil e quinhentos contos de réis, incluindo juros do emprestimo e supprimento á dividendos até 31 de Dezembro de 1876.

6

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA E ARCHIVO

Obras do ramal de Mogy-Guassú

Entregue ao trafego a 1.ª secção desta estrada, acham-se liquidadas as contas dessa parte.

Attinge o seu custo a seiscentos e trinta e cinco contos; o que conserva a despeza dentro dos calculos do orçamento da 1.ª secção.

A construcção, porém, de toda a estrada ficará notavelmente abaixo da quantia orçada.

Começaram as obras da 2.ª secção (do *Leme* á *Pirassununga)* em Agosto proximo passado, sendo de esperar que ellas se terminem dentro do praso do contracto (Setembro do corrente anno).

Esclarecimentos mais minuciosos encontrareis á respeito no relatorio do Engenheiro — annexo N.º 5.

Ramal do Bethlem do Descalvado

Embora esteja nas vistas da Directoria não entrar presentemente em novas obras, julgou ella opportuno aproveitar o tempo e o pessoal habilitado de que dispunha, para fazer estudos e preparar conhecimentos, que á todo o tempo pódem ser utilisados.

Nos primeiros planos deste ramal havia-se procurado o traçado mais directo, que o terreno permittisse; por isso a directriz, bifurcando-se no campo da *Boa-Vista*, chegava ao Bethlem do Descalvado com 23,050 metros de extensão.

O orçamento, porém, desse traçado, não estava em relação com o da linha principal; e dahi a conveniencia de se estudar nova directriz.

Estes novos estudos deram excellente resultado, que consta da planta, perfil, orçamentos e mais peças do projecto, que o Engenheiro-chefe remetteo á Directoria com officio de 17 de Janeiro de 1878.

A nova directriz, partindo do *Porto do Ferreira*, entra logo no valle do rio *Bonito*, e por elle segue até perto do Bethlem do Descalvado, onde chega com a extensão de 17,900 metros.

O orçamento é de setecentos e cincoenta contos de réis, ao passo que o do primeiro traçado era de mil tresentos e quarenta contos.

Este novo plano dará, é verdade, um percurso de 5,900 metros maior que o antigo.

Esta circumstancia, porém, fica inteiramente contrabalançada pelas suas vantagens economicas, pois, além de maior barateza na construcção, outras circumstancias permittirão á Companhia fazer os transportes naquella secção por uma tarifa mais baixa e com differença de tempo quasi nulla.

São noticias estas que a Directoria aqui dá, apenas como uteis para futuras deliberações.

7

Prolongamento do Rio-Claro á Araraquara

Por officio de 15 de Setembro do anno passado, determinou o Presidente da Provincia — que a Directoria informasse sobre o requerimento, em que o Exm. Barão de Araraquara, e outros, pediram ao Governo Imperial a faculdade de encorporarem Companhia, para a construcção de uma estrada de ferro entre as Cidades do Rio-Claro e Araraquara.

Em 20 de Outubro seguinte cumpriu a Directoria a determinação do Governo, e deo parecer á respeito da pretenção.

Entre outras considerações, a Directoria declarou solemnemente — que, se contra todas as razões, que expunha, contrarias á aquella pretenção, a estrada requerida fosse julgada em condições de se realisar, a Companhia Paulista lembrava o direito, que lhe estava garantido na clausula 16.ª do contracto celebrado com o Governo da Provincia de S. Paulo, aos 12 de Maio de 1873, direito de que só abriria mão depois de pesar e medir bem as circumstancias do momento.

A fuzão

Ahi vão decorridos seis mezes depois que regulamos os nossos interesses pelo regimen da fuzão.

Um novo desastre sobreveio, neste periodo, aos ante-fuzionistas.

Perderam o pleito na Relação do Districto, porque esta declarou em accordam de 14 de Dezembro proximo passado que o poder judiciario não tinha competencia para julgar o caso.

Foi occasião opportuna para novos clamores pela imprensa, á que a Directoria, como sempre, respondeo com o silencio, esperando os acontecimentos e os factos, que tem sido e serão sempre a melhor resposta ás pretenções desarrazoadas.

Não houve solução ainda sobre o recurso, que interpozeram para o Governo Imperial, da decisão do Governo Provincial.

Houve, porém, uma outra sentença de muita força e autoridade, que é a sentença das cifras.

Declarado, como está no capitulo competente deste relatorio, qual o rendimento da linha e o dividendo a distribuir-se, é chegada a occasião de accentuar-se qual a sorte e condição do accionista, que tinha acções da estrada de Jundiahy á Campinas, aproveitando-se assim os dados e experiencia que o decurso de seis mezes tem fornecido.

Vejamos se eram erradas as apreciações da Directoria em favor da fuzão : — se eram plausiveis os sustos, sinceros ou simulados, dos que se oppunham á ella.

8

Tomemos, para base de nossas apreciações, um accionista, que antes da fuzão possuisse dez acções da estrada de Jundiahy á Campinas.

Realisada a fuzão, elle passou a possuir onze acções, porque o agio de Rs. 50$000, que se lhe deo, foi contado do seguinte modo:

Em cada uma de suas dez acções elle adquiriu Rs. 30$000, porque, tendo feito entradas na importancia de Rs. 170$000 em cada acção, passaram ellas a ser consideradas como tendo o valor nominal de Rs. 200$000.

E o restante (Rs. 20$000) para complemento do agio sobre cada uma das dez acções, dava justamente para se lhe contar mais uma acção de Rs. 200$000, que lhe foi abonada.

Possuindo, pois, hoje onze acções, e, tendo de receber o dividendo de Rs. 8$900 por acção, elle tira neste semestre o rendimento total de Rs. 97$900.

As onze acções, porém, que elle hoje possue, como fica dito, só lhe custaram o desembolso real de Rs. 1:700$000.

Em que razão está o rendimento de Rs. 97$900 para o capital desembolsado de Rs. 1:700$000?

Está na razão de 11,5 %.

Em que perdeo, pois, o accionista da antiga secção de Jundiahy á Campinas com o regimen da fuzão ? ! !.....

No semestre anterior ao deste relatorio, quando ainda não vigorava a nova ordem de cousas, elle tirou o rendimento de *sete e meio* por cento: em outro qualquer semestre anterior nunca elle tirou mais de *dez e meio* por cento: agora, com o regimen da fuzão, elle tira *onze e meio* por cento ! ! !.....

Eis ahi como responde a Directoria á todo esse clamor, que os ante-fuzionistas levantaram pelos tribunaes, pela imprensa, e perante o Governo do paiz.

A' sua linguagem apaixonada responde o resultado frio e impassivel das cifras.

Como complemento das condemnações, que os homens sensatos têm proferido sobre a questão, ahi vem a esmagadora condemnação dos algarismos.

Administração da Companhia

Em sessão de Directoria de 27 de Agosto proximo passado, o Director Exm. Sr. Desembargador Bernardo Gavião exhibiu seu officio de 26 do mesmo mez, no qual, allegando motivos supervenientes, que o inhibiam de continuar a exercer o cargo de Director da Companhia, deo a sua demissão.

Na fórma dos Estatutos, foi convidado o immediato em votos para vir exercer o cargo até que se procedesse á eleição definitiva, sendo elle o Exm. Sr. Commendador Fidelis Prates.

Este aceitou o convite, e entrou em exercicio na sessão de Directoria do dia 19 de Outubro proximo passado.

Ainda de conformidade com os Estatutos foi feita a convocação da assembléa geral de accionistas para a eleição de um Director, e deve ella realisar-se na sessão de hoje.

9

São estas as noticias que aqui consigna a Directoria, e outras quaesquer vos serão fornecidas, se forem exigidas.

Escriptorio da Companhia em S. Paulo aos 28 de Fevereiro de 1878.

A Directoria:

Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Presidente.

Barão de Souza Queiroz.

Martinho da Silva Prado.

Barão de Tres Rios.

Fidelis Nepomuceno Prates.

ANNEXO N.º 1

Relatorio do Inspector Geral da Linha

ESTRADA DE FERRO COMPANHIA PAULISTA

Illm. Sr.

Tenho a honra de passar ás mãos de V. S. um relatorio dos acontecimentos principaes nesta Estrada de Ferro d'Oeste, em toda extensão, entre Jundiahy, Rio-Claro e Leme, para o semestre findo em Dezembro de 1877.

Como isto refere-se ao primeiro semestre depois da fuzão dos interesses da Companhia, não posso fazer com-

parações com os semestres antecedentes, porém, em vez disto, procurarei mostrar o bom estado de tudo que pertence á Companhia, e a regularidade do serviço em todos os ramos della.

No dia 30 de Setembro proximo passado mais vinte e oito kilometros de estrada foram abertos ao trafego provisorio até á Estação de Leme, incluindo nesta abertura a Estação de Goabiroba, e dentro de dois mezes, de conformidade com as requisições do Exm. Governo Provincial, o telegrapho foi levado até Leme, e um gyrador collocado na mesma Estação.

Desde a abertura, esta parte da linha, tanto como outras, tem corrido com uma marcha perfeitamente regular e sem *qualquer interrupção*.

Repartição do Trafego

Durante o semestre não houveram queixas da parte do publico, e a regularidade da chegada dos trens póde comparar-se favoravelmente com qualquer estrada, tanto fóra, como dentro da Provincia.

O numero de passageiros que percorreram a linha foi :

12

1.ª CLASSE		2.ª CLASSE	TOTAL
SINGELLOS	IDA E VOLTA		
9,984	2,685	58,945	71,614

Pelo quadro acima V. S. verá que a relação entre os passageiros é quasi cinco de 2.ª classe, para um de 1.ª classe; mencionei isto porque quando calculamos o custo á Companhia no transporte, é claro que os de segunda classe merecem mais consideração na qualidade dos carros em vez de serem mal considerados como até agora, porque, embora paguem muito menos que os de 1.ª classe, as despezas na conducção são muito menores para a Companhia, visto serem menos exigentes e os carros custarem menos e os reparos tambem, e o peso morto muito inferior.

Posso observar que o systema de protecção concedido aos passageiros de 2.ª classe na linha «Midland» tem produzido um resultado muito superior ás esperanças dos mais enthusiastas.

O movimento de mercadorias tem sido avultado como verá V. S. pelo quadro junto :

IMPORTAÇÃO Toneladas	EXPORTAÇÃO Toneladas	TOTAL Toneladas
12,897	27,559	40,456

Nas primeiras semanas depois da abertura até Leme, poucas mercadorias, quer de importação, quer de exportação, passaram pelas Estações de Leme ou Goabiroba. Isto foi proveniente de não terem tido estas Estações armazens, nem se estabelecido algum de commissario. Depois, porém, de tudo arranjado, houve um trafego muito bom.

Aqui releva dizer que um wagão percorrendo a linha entre Leme e Cordeiro, deixa mais do que cinco de Campinas á Jundiahy ; porque alli a linha custou mais de 1/4 por kilometro do que na linha de Jundiahy á Campinas, e o serviço do trem é facil, e conveniente que não occupa uma machina o dia inteiro, embora ella reboque wagões sufficiente para dar bons juros sobre o capital empregado na linha.

Posso aqui fazer mais uma observação das vantagens actuaes na economia de serviço de machinas n'uma linha comprlda sobre uma linha curta.

Quando a linha era sómente entre Jundiahy e Campinas, quatro machinas foram empregadas no serviço, ho-

je, com uma linha quatro vezes em extensão, sómente seis machinas são empregadas diariamente. A razão é, que agora os machinistas percorrem maior extensão de linha e tem muito menos tempo em paradas, &c., &c.

Receita e Despezas

A pequena proporção da despeza com a receita, é proveniente, parte por causa do bom trafego do semestre passado, e parte da maior extensão da linha aberta ao trafego.

RECEITA	DESPEZA	PROPORÇÃO DA DESPEZA COM A RECEITA
896:307$853	279:686$240	31,20 %

Accidentes

O unico acontecimento foi a morte do empregado Antonio Luiz Gonçalves que foi machucado por um wagão

do trem, durante a marcha do mesmo em Cordeiro. O infeliz recebeo todos os cuidados, e attenções possiveis, porém, morreo em Campinas, e foi ahi sepultado.

Trem rodante, etc.

Tudo está em bom estado.

As machinas todas têm agora freios especiaes dando assim mais segurança aos trens.

As tres machinas encommendadas no anno passado foram montadas, e estão dando muito bons resultados.

Conservação da linha, etc.

Em bom estado pontes, signaes, pontilhões, &c.

Na secção de Jundiahy á Campinas começou-se já o assentamento de trilhos de aço nas curvas. Isto é um trabalho que immediatamente deve melhorar muito esta parte da linha.

Nas diversas repartições, em Campinas, tem-se feito alguns melhoramentos, podendo-se especialisar o additamento ao armazem de materiaes, para ferro e um outro

14

deposito para madeiras ; os quaes materiaes até então eram collocados ao ar livre com grande prejuizo delles.

Armazem N.º 2

Ainda mais indispensavel se tem tornado, que, penso não dever ser, para o futuro, considerado separado dos outros edificios, &c.

Telegrapho

Este ramo de serviço está em estado o melhor possivel, tanto que durante o anno inteiro passado não houve um só dia de interrupção.

Durante o semestre os póstes de 45 kilométros de extensão foram renovados por póstes de ferro (trilhos velhos), os quaes provam muito bem, quer considerados em relação á segurança, quer em economia ou efficiencia.

Estes quarenta e cinco kilometros assentados com póstes de ferro representam uma economia de 1:500$000 annualmente. Além disto, as Estações principaes têm agora instrumentos com os mais modernos melhoramentos (induced coils), assim como todas ellas têm baterias de Le Clonché, as melhores até agora conhecidas.

Nesses melhoramentos, o Sr. Davids (engenheiro do telegrapho), tem prestado excellentes serviços á Companhia e ao publico.

Outras cousas

As boas relações, entre esta Companhia e as outras, tem continuado.

Devido muito ao Contador, e ao Chefe do Trafego, em quanto o trabalho accresce, tanto augmentam seus exforços e zelo para com os interesses da Companhia.

E', por agora, o que me cumpre levar ao conhecimento de V. S.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
Dignissimo Presidente da Directoria da
Companhia Paulista.

Campinas, 12 de Fevereiro de 1878.

Walter J. Hammond,
Inspector Geral.

ANNEXO N.º 2

Demonstração do 17.º dividendo

Demonstração do 17.º dividendo aos accionistas da estrada da Companhia Paulista

Saldo demonstrado no balancete da receita e despeza relativo ao semestre findo em 31 de Dezembro de 1877	675:091$543	Importancia destinada ao pagamento do 17.º dividendo (8$900 por acção, ou 8,9 %) . .	535:087$150
		Quota-parte da Provincia pelo excesso de 8 % do rendimento da linha no semestre findo em 31 de Dezembro de 1877	47:306$917
Importancia indivisivel no semestre anterior. .	42$867	Importancia destinada ao fundo de reserva . .	16:500$000
		Idem idem á amortisação da divida da Companhia .	73:995$835
		Idem sujeita a liquidação no referido semestre .	12:750$225
Idem sujeita a liquidação no mesmo semestre .	10:510$103	Idem indivisivel que passa para o 18.º dividendo .	4$386
	685:644$513		685:644$513

Escriptorio da Companhia Paulista, em S. Paulo, 28 de Fevereiro de 1878.

Gabriel Nunes Ramalho

Guarda-Livros.

Annexo N.º 2

ANNEXO N.º 3

Balanço do semestre de Julho á Dezembro de 1877

Balanço relativo ao semeste de Julho á Dezembro de 1877

ACTIVO

Acções a' emittir		
Importe das mesmas	3,200:200$000	
Acções em commisso		
Idem idem	117:000$000	3,317:200$000
Despezas de construcção		
Gastos feitos com		
Encorporação da Companhia	978$540	
Moveis e utensis	9:791$580	
Obras de construcção	7,891:658$401	
Material fixo	2,422:432$498	
» rodante	607:410$816	
Telegrapho	39:774$719	
Diversos materiaes	49:955$459	
Juros	390:045$212	
Cessão de privilegio	40:005$000	11,452.052$225
Inauguração		
Gastos verificados com a mesma	. .	3:387$125
Demanda com empreiteiros		
Idem idem	. .	17:331$220
Garantia de juros		
Recebida da Provincia	. .	326:044$109
Acções da companhia		
Importe de 632 acções representando parte do fundo de reserva	. .	127:995$600
Material para custeio		
Importe dos existentes no Almoxarifado	. .	159:533$923
Ramal para o Bethlem		
Gastos feitos com a exploração do mesmo	. .	10:648$833
Agio		
Pelo que foi votado pela assembléa geral de accionistas	. .	1,250:000$000
Diversos devedores		
Saldo em mão de diversos	. .	733:556$461
Caixa		
Saldo existente	. .	230:388$620
	S. E. ou O.	17,628:138$116

PASSIVO

Capital		
75,000 acções de 200$000 rs. cada uma	. .	15,000:000$000
Accionistas		
Agio não reclamado	172:700$000	
Dividendos		
Pelos que não foram recebidos	29:983$461	
Sello de acções		
Saldo desta conta	2:029$200	
Lucros e perdas		
Idem idem	21:994$839	
Imposto de transito		
Idem idem	78:605$880	
Thesouro provincial		
Idem idem	340:634$884	
Fundo de reserva		
Importancia que constitue o mesmo	128:046$120	
Acções provisorias		
Importe de 532 acções dadas em pagamento do 5.º dividendo aos accionistas da 2.ª secção da linha	106:400$000	
Contas correntes		
Saldo desta conta	53:404$498	
Cauções		
Prestadas por diversos empreiteiros	158:766$176	
Receita geral		
Saldo liquido da receita e despeza da linha conforme o balancete deste semestre	675;091$543	
Diversos credores		
Saldo a favor de diversos	860:481$515	2,628:138$116
		17,628:138$116

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 28 de Fevereiro de 1878.

GABRIEL NUNES RAMALHO, Guarda-Livros.

Annexo N. 3

REPARTIÇÃO DE ESTATISTICA E ARCHIVO DO ESTADO
SÃO PAULO
BIBLIOTHECA DO ARCHIVO

ANNEXO N.º 4

Balancete da receita e despeza

Balancete da Receita e Despeza liquida da Estrada de Ferro da Companhia Paulista no semestre de Julho á Dezembro de 1877

RECEITA		IMPORTANCIA	TOTAL
Passageiros. 1.ª Classe.	9,984		
2.ª »	58,945		
Ida e volta	2,685		
	71,614	176:274$003	
Encommendas e bagagens		7:279$740	
Animaes		5:079$140	
Telegrapho		4:104$040	
Mercadorias. Toneladas	40,454	695:234$160	
Armazenagem		377$160	888:348$243
Percentagem pela arrecadação de impostos		5:169$920	
Aluguel de Estação		1:800$000	
» » casas		979$000	
Uso da zona privilegiada		1:500$000	
Emolumentos por transferencias de acções		86$100	
Receitas diversas		2:162$690	11:697$710
Taxa addicional			68:590$870
			968:636$823

DESPEZA		IMPORTANCIA	TOTAL
Conservação da linha	Abstracto —A—	124:834$495	
Tracção	» —B—	63:407$148	
Trafego	» —D—	57:441$419	
Administração e despezas diversas	» —E—	14:610$565	
Reparos de carros e wagons	» —C—	16:082$353	
Escriptorio central	» —F—	11:357$610	
Aluguel de wagons		2:501$430	
» e custeio da Estação de Jundiahy		3:310$260	293:545$280
SALDO			675:091$543
			968:636$823

Abstractos a que se refere o Balancete supra

Abstracto A Conservação da linha e suas dependencias

Administração e escriptorio.		5:936$970
Conservação e renovação da via permanente :		
Pessoal	76:601$340	
Material	29:338$250	105:939$590
Reparos de estradas, pontes, signaes e obras	6:120$275	
Reparos de Estações e mais edificios :	5:461$865	11:582$140
Despezas extraordinarias		1:375$795
		124:834$495

Abstracto B Tracção

Administração e escriptorio.		1:378$350
Despezas das locomotivas em serviço :		
Pessoal	13:566$040	
Carvão e lenha	24:269$600	
Agua	985$000	
Azeite, sebo e outros materiaes	8:009$860	46:830$500
Reparo e renovação :		
Pessoal	7:892$000	
Material	7:306$298	15:198$298
		63:407$148

Abstracto C Reparo e renovação de carros e wagons

Carros :		
Administração e escriptorio.		518$630
Pessoal	2:155$840	
Material	1:786$650	3:942$490
Wagons :		
Administração e escriptorio.		100$720
Pessoal	5:575$480	
Material	5:945$133	11:520$513
		16:082$353

Abstracto D Trafego

Pessoal	44:498$630
Azeite, graxa, fardamento, impressos, papelaria e outros materiaes	12:942$789
	57:441$419

Abstracto E Administração

Inspectoria Geral, Secretaria, Contadoria, Caixa, Pagadoria e Escripturarios	7:439$910
Telegrapho	5:410$784
Almoxarifado	1:568$472
Despezas diversas	191$399
	14:610$565

Abstracto F Escriprorio Central

Pessoal	8:807$090
Transporte e estada	68$000
Aluguel de casa	700$000
Annuncios, impressões, papelaria e despezas miudas	1:782$520
	11:357$610

Escriptorio Central da Companhia Paulista, em S. Paulo, 28 de Fevereiro de 1878.

GABRIEL NUNES RAMALHO —Guarda-Livros.

ANNEXO N.º 5

Relatorio do Engenheiro Chefe

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

Escriptorio Technico. Campinas, 14 de Fevereiro de 1878.

Illm. Sr.

Tenho a honra de apresentar a V. S. o seguinte relatorio do andamento do serviço á meu cargo, durante o semestre findo á 31 de Dezembro do anno proximo passado.

Linha do Rio-Claro

As obras da Estação de passageiros em Cordeiro não ficaram concluidas. Faltam ainda, portas, janellas, canos de chuva e quasi toda a pintura.

Liquidadas que sejam as contas destas obras, unicas que ainda não estão findas, o capital da estrada deve ficar sensivelmente abaixo de 5,500:000$000 réis, incluindo juros do emprestimo e supprimento a dividendos até 31 de Dezembro de 1876.

Linha do Mogy-Guassú

A segunda parte da primeira secção, de Araras ao Leme, foi aberta ao trafego em principio de Outubro do anno proximo passado.

Acham-se liquidadas todas as contas de obras da 1.ª secção.

Como se póde vêr pelo quadro N.º 2, as obras de preparação do leito feitas por empreiteiros na mesma secção importam em Rs. 620:950$492.

Addicionando-se outras despezas não comprehendidas no referido quadro, taes como as da superstructura da ponte das Araras e de diversos pontilhões e bem assim as de algumas passagens americanas feitas pelo pessoal do

23

trafego, attinge-se o total de 635:000$000, pouco mais ou menos, o que fica dentro e perto do orçamento da preparação do leito, na parte correspondente á 1.ª secção.

A construcção, porém, de toda a estrada em geral ficará notavelmente áquem da quantia orçada, devido isso principalmente á baixa no preço dos trilhos.

Na primeira parte da 2.ª secção, do Leme á Pirassununga, algumas obras foram começadas em Agosto do anno proximo passado, e desde então tiveram andamento regular, achando-se assaz adiantadas.

Todos os córtes, em geral, foram atacados, e muitos já estão abertos, com alguns aterros tambem acabados.

Ficaram feitos 15778 metros do leito da estrada, sendo 8155m em córtes e 6623m em aterros, não se levando em conta os dous ultimos kilometros onde quasi nada ha a fazer-se.

O córte mais importante demora entre os kilometros 49 e 50, no alto do morro do Leme, e a quatro kilometros da origem da 2.ª secção.

O serviço ahi tem tido andamento vigoroso, pois até 31 de Dezembro, com pouco mais de quatro mezes de trabalho, foram removidos 17600 metros cubicos, sendo quasi metade em pissarra e pedra solta.

Este córte é o que impede que o assentamento de trilhos seja começado com maior brevidade. Deve esperar-se que quando fôr aberto, o resto do leito estará preparado até Pirassununga, sendo tambem provavel que a via ferrea fique prompta no prazo do contracto ou com pequena differença proveniente da parada que houver na Rocca, por causa do assentamento da superstructura da ponte.

Foram começadas as obras de alvenaria nesta ponte, nos dous pontilhões e em desesete boeiros, sendo um de arco.

Na ponte, cujo vão é de 24 metros, os alicerces assentam sobre rocha e os pegões ficaram levantados de um lado a 1m e de outro a 2m,20 acima da sapata.

Ficaram promptos quinze boeiros de capa.

Os quadros N.os 1 e 2 mostram as quantidades e custo das obras feitas por empreiteiros na preparação do leito, tanto da 1.ª como da 2.ª secção.

Os quadros N.os 3 e 4 dão as mesmas indicações a respeito do assentamento da via permanente (1.ª secção).

No quadro N.º 5 acha-se o custo das obras feitas por empreiteiros nas estações (tambem da 1.ª secção). Cumpre notar que as principaes despezas com estações correram pelo pessoal do trafego e devem constar das contas dessa repartição.

No quadro N.º 6 vão relacionadas as quantidades e custo dos vallos abertos até 31 de Dezembro, todos na 1.ª secção.

Acham-se encommendados o material da via permanente, o do thelegrapho e o vigamento de ponte da Rocca, systhema Warren.

Estão recebidos 7544 domentes na 2.ª secção.

Ramal de Bethlem

Nos primeiros estudos deste ramal havia se procarado o traçado mais directo que o terreno permitisse, por isso a directriz bifurcando-se no campo da Boa-Vista cortava em seu percurso alguns valles secundarios do Mogy-Guassú para chegar a Bethlem com 23050 metros de extensão.

O orçamento, porém, desse traçado, com quanto moderado, não sahiu em relação com o da linha principal, e dahi a conveniencia de estudar-se nova directriz, como se offerecia, pelo valle do rio Bonito.

Estes novos estudos foram pratlcados com muito bom exito pelo Dr. Castro Barboza, auxiliado pelo Sr. Max Grimmeisen ; e seus resulradcs constam das plantas, perfil, orçamentos e mais peças do projecto que remetti á Directoria.

A nova directriz partindo do porto do Ferreira, entra logo no valle do Rio Bonito e por elle segue até perto de Bethlem, onde chega com a extensão de 17900 metros contados do termo da linha principal.

O minimo raio de curvatura é de 300 metros e a maxima declividade 1 por 60 ou 0,0166, disposta em sentido favoravel á exportação.

O orçamento é do 750:000$000 rs., ao passo que para o primeiro traçado era de 1,340:000$000 rs.

Em verdade, o novo traçado produz um accrescimo de percurso de 5900 metros em relação ao primeiro, porém,

isso fica inteiramente contrabalançado pelas suas vantagens economicas, pois, além de maior barateza de construcção, por isso mesmo e por outras circumstancias favoraveis, permittirá á Companhia fazer os transportes por uma tarifa mais baixa e com differença de tempo quasi nulla.

Pessoal

Retiraram-se os chefes de secção, Andreas Schmidt e Castro Barboza, depois de terem acabado respectivamente o serviço da 1.ª secção da linha do Mogy Guassú e o da exploração do ramal de Bethlem.

Estão a concluir alguns trabalhos do escriptorio os ajudantes Max Grimmeisen e Olavo Hummel.

Acha-se á testa das obras da 2.ª secção o engenheiro Jorge Black Scorrar tendo por ajudante o Sr. Benjamim Schalck.

Auxilia-me neste escriptorio o Sr. Alberto Lofgren.

Cumpro agradavel dever, manifestando meu reconhecimento pelos bons serviços prestados por todos os compa-

nheiros de trabalho, e aos quaes principalmente se devem os bons resultados que julgo obtidos.

Deus guarde a V. S.

Illm. Sr. Dr. Clemente Falcão de Souza Filho,
M. D. Presidente da Directoria da Companhia
Paulista de Estradas de Ferro d'Oeste.

Francisco Lobo Leite Pereira,
Engenheiro Chefe.

Typ. do «Correio Paulistano»

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

N.º 1

Linha do Mogy-Guassú

Quadro dás quantidades das obras feitas na preparação do leito até 31 de Dezembro de 1877

NOMES DOS EMPREITEIROS	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras					Obras d'arte								
	ROÇADAS EM		DESTOCAMENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS							TOTAL
	CAPOEIRÃO	MATTA VIRGEM									CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAJÕES	PEDRA SECCA	TIJOLO	CONCRETO	
	m^2	m^2	m^2	m^2	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3	m^3
1.ª Secção																		
Bento Franco & Pimentel. .	93600,00	65200,00	985,00	159785,00	175646,639	4010,000	2777,700	997,000	183431,339	197,779	18,339	8,960	550,802	184,269	939,544	273,268	— —	2172,961
Coelho & Carneiro. . . .	110690,00	100000,00	7046,00	217736,00	118824,600	33648,400	2950,000	1408,000	156831,000	155,065	41,295	120,793	1172,544	63,384	488,786	112,720	4,478	2164,065
Angelo Fenili. . . .	102705,00	215640,00	13415,00	331760,00	108716,900	1152,500	567,000	306,800	110743,200	— —	— —	19,194	603,937	85,888	311,543	48,378	3,319	1072,259
Diversos.	— —	— —	— —	— —	3082,000	63,000	53,000	— —	3198,000	— —	— —	— —	63,518	— —	— —	3,994	1,302	68,814
2.ª Secção																		
Dr. Antonio da Silva Prado .	103220,00	37275,00	9753,00	150248,00	69068,590	15217,260	5539,350	264,480	90089,680	111,230	— —	5,484	301,577	104,185	561.841	— —	— —	1084,317
Somma total:	410215,00	418115,00	31199,00	859529,00	475338,729	54091,160	11887,050	2976,280	544293,219	464,074	59,634	154,431	2692,378	442,726	2301,714	438,360	9,099	6562,416

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

Alberto Lofgren.

Appenso ao annexo N. 5

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

N.º 2

Linha do Mogy-Guassú

Quadro do custo das obras feitas na preparação do leito até 31 de Dezembro de 1877

NOMES DOS EMPREITEIROS	Trabalhos preparatorios				Movimento de terras					Obras d'arte										
	ROÇADAS EM		DESTOCAMENTO	TOTAL	TERRA	PIÇARRA	PEDRA SOLTA	PEDREIRA	TOTAL	DRAIN	ALVENARIAS							TOTAL	OBRAS DIVERSAS E EXTRAORDINARIAS	IMPORTANCIA TOTAL
	CAPOEIRÃO	MATTA VIRGEM									CANTARIA	APPARELHO	ORDINARIA	LAJÕES	PEDRA SECCA	TIJOLO	CONCRETO			
1.ª Secção																				
Bento Franco & Pimentel. .	1:872$000	2:608$000	275$800	4;755$800	168:231$643	5:656$460	6:123$840	5:346$504	185:358$447	1:036$594	1:016$080	275$027	14:825$744	3:309$389	12:994$035	9:8315456	— —	43:288$325	4:794$773	238:197$345
Coelho & Carneiro. . . .	2:213$800	4:000$000	1:972$880	8:186$680	111:904$148	43:847$676	6:774$232	7:645$312	170:171$368	1:835$778	2:128$698	3:995$868	28:750$121	1:203$521	6:232$454	4:354$114	268$680	48:769$234	2:613$607	229:740$889
Angelo Fenili. . . .	2:054$100	8:625$600	3:756$200	14:435$900	101:295$846	1:428$690	1:135$200	1:597$608	105:457$344	— —	— —	787$592	17:341$103	1:396$769	3:986$560	1:971$352	199$140	25:682$516	2:286$784	147:862$544
Diversos.	— —	— —	— —	— —	2:660$727	51$030	103$800	— —	2:815$557	— —	— —	— —	1:470$731	— —	— —	151$772	78$120	1:700$623	633$534	5:149$714
2.ª Secção																				
Dr. Antonio da Silva Prado .	2:064$400	1:491$000	2:738$840	6:286$240	61:339$623	19:862$689	12:392$712	1:355$720	94:950$744	178$465	— —	210$991	8:278$798	1:851$202	7:564$207	— —	— —	18:083$663	3:200$746	122:521$393
Somma total.	8:204$300	16:724$600	8:735$720	33:664$620	445:431$987	70:846$545	26:529$784	15:945$144	558:753$460	3:050$837	3:144$778	5:269$478	70:666$497	7:760$881	30.777$256	16:308$694	545$940	137:524$361	13:529$444	743:471$885

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

Alberto Lofgren.

Appenso ao annexo N. 5

N. 3

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

Linha do Mogy-Guassú

Quadro das quantidades de obras feitas no assentamento da via permanente até o kilometro 45

DESIGNAÇAÕ DAS OBRAS	EMPREITADA ALLEN & JEFFERY	EMPREITADA BURNETT & SAMPSON	TOTAL
Assentamento da via principal.	m 500,00	m 44365,00	m 44865,00
» de desvios . .	m 448,40	m 1374,00	m 1822,40
Lastro	. . .	m3 34137,20	m3 34137,20
Recomposição do leito . . .	. . .	m3 5950,00	m3 5950,00

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878. ALBERTO LOFGREN.

Ao annexo N. 5

N.º 4

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

Linha do Mogy-Guassú

Quadro do custo das obras feitas no assentamento da via permanente até o kilometro 45

DESIGNAÇÃO DAS OBRAS	EMPREITADA ALLEN & JEFFERY	EMPREITADA BURNETT & SAMPSON	TOTAL
Assentamento da via principal.	1:000$000	67:878$450	68:878$450
» de desvios. .	896$800	2:102$220	2:999$020
Lastro	. . .	28:817$345	28:817$345
Levantamento de trilhos . .	. . .	848$800	848$800
Rectificação do leito. . .	468$000	5:387$350	5:855$350
Outras obras extraordinarias .	. . .	636$900	636$900
Somma.	2:364$800	105:671$065	108:035$865

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878. ALBERTO LOFGREN.

Ao annexo N. 5

N. 5

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS
DE FERRO D'OESTE

Linha do Mogy-Guassú

Quadro do custo das obras feitas por empreitada nas estações, inclusive preparação do local, até 31 de Dezembro de 1877

ESTAÇÕES	EMPREITEIROS	IMPORTANCIA
Araras . .	Zeferino José de Medeiros.	1:618$670
Guabirobas .	Simão da Costa . . .	1:295$320
	Victorino Gandará . .	808$156
Leme . .	Angelo Fenili . . .	508$380
	João do Valle Monteiro .	1;273$325
	Somma Rs	5:503$851

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

ALBERTO LOFGREN.

Ao annexo N. 5

N. 6

COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO D'OESTE

Linha de Mogy-Guassú

Relação das quantidades e custo dos vallos abertos até 31 de Dezembro de 1877

DESIGNAÇÃO DOS VALLEIROS	EXTENSÃO EM BRAÇAS	IMPORTANCIA
José Bronze . . .	3324,50	5:787$360
Simão & Peixoto . .	266,07	425$712
Joaquim Leitão . .	68,00	122$400
Antonio da Silva Lavandeira .	2763,50	4 239$750
José Pacheco de Medeiros .	763,20	1:261$260
Antonio Ferreira do Amaral .	1565,50	2:585$100
Josè Joaquim Duarte Moreira .	300,50	463$750
Zeferino José de Medeiros .	164,00	279$600
João Rheinfrank . .	472,50	717$450
Manoel Alves da Silva. .	294,50	446$950
Antonio Amoedo . .	546,50	849$750
Antonio Pinto da Silva. .	2194,00	3:291$000
Crispino de Abreu . .	98,00	147$000
Francisco Duarte de Oliveira.	145,50	218$250
Pascal Fenili . . .	145,50	218$250
Generoso Antonio de Almeida.	79,20	118$800
João do Carmo Madeira .	441,50	662$250
Joaquim Jorge. . .	551,70	842$250
Squire Sampson . .	797,30	1:236$060
Simão da Costa . .	628,00	942$000
José de Oliveira . .	610,00	924$000
Somma.	16219,47	25:778$942

Campinas, 11 de Fevereiro de 1878.

ALBERTO LOFGREN.

Ao annexo N. 5